

CONCLUSIONES

Por ISIDRO GONZÁLEZ COSTILLA

El transporte combinado está prácticamente iniciando su andadura desde que, a partir de los años sesenta empezara a utilizarse como tal, con esa denominación de una manera consciente. Es pues una criatura reciente en la dilatada historia del transporte y ha aportado al sector, racionalidad, abaratamiento de costes, innovación tecnológica, posibilidades, etc. Cada modo de transporte lo utiliza de manera diferente, pero lo utiliza y, consecuentemente, los equipos, vehículos y terminales de cada uno de ellos han debido acomodarse a las condiciones especiales que este tipo de transporte requiere. Y ha experimentado desde sus inicios un fuerte desarrollo.

La principal conclusión que puede establecerse en relación con el transporte combinado es la de que se seguirá desarrollando en el futuro y que su participación en el conjunto del transporte, especialmente en los tráficos internacionales, continuará aumentando.

Han sido necesarias cuantiosas inversiones en los vehículos, las instalaciones de manejo, los parques de almacenamiento y los equipos de transporte combinado, e igualmente, han sido precisos numerosos acuerdos internacionales entre las organizaciones específicas de cada modo de transporte, entre las intermodales y entre los distintos Estados y sus instituciones continentales o intercontinentales, para que el fuerte desarrollo que ha tenido, —aún incipiente sin embargo—, haya sido posible. De cara al futuro, siguen siendo necesarios y en este sentido se viene trabajando activamente.

Por ello quizá, expresada la principal conclusión relativa al transporte combinado, pueda cerrarse el presente trabajo con la descripción de la

situación en los distintos foros internacionales de los temas que a él se refieren, en diciembre del año 1991, fecha en la que se redactan estas conclusiones.

En la actualidad el transporte combinado está siendo tratado en diversos organismos internacionales, como son la Comunidad Económica Europea, la Comunidad Económica para Europa de Naciones Unidas, la Conferencia Europea de Ministros de Transportes y la Comunidad de Ferrocarriles Europeos.

En la Comunidad Económica Europea, por una resolución del Consejo de 30 de octubre del año 1990, se encargó a la Comisión de las Comunidades la elaboración de un informe sobre transporte combinado, que incluyera la definición de una red europea y sus condiciones de funcionamiento, para lo que se creó un «grupo de trabajo de transporte combinado», encargado de la redacción del informe. Se presentó un avance en junio del año 1991 y está prevista para este mismo mes de diciembre de este año, la entrega de la versión definitiva. España presentó una propuesta para incluir «un eje de transporte combinado península Ibérica-Alemania», entre los ejes pilotos de transporte combinado a desarrollar que se contemplan en el primer avance del informe.

En el marco de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas, se ha elaborado con fecha 1 de enero del año 1991 un «Acuerdo Europeo sobre Grandes líneas de Transporte internacional Combinado e instalaciones conexas» (AGTC) cuya ratificación por parte de los Estados miembros podía efectuarse a partir de 1 de abril del año 1991. Está ratificado ya por quince países y España está actualmente estudiando su ratificación.

Por otra parte la Comunidad de Ferrocarriles Europeos realizó en octubre del año 1990 un estudio para la definición de una «red europea de transporte combinado internacional». En dicha red, España queda integrada a través de dos ejes: uno que penetrando por Hendaya-Burgos conecta con Portugal en la línea Lisboa-Porto y otro que, a través de Port-Bou-Barcelona-Zaragoza y pasando por Madrid, conecta con Portugal en la misma línea Lisboa-Porto; Algeciras y Almería pueden utilizar ambos ejes a través de Madrid y Valencia puede utilizar ambos a través de Barcelona o Madrid.

Por último, en la Conferencia Europea de Ministros de Transportes se presentó al Consejo de Ministros en su reunión del pasado 21 de noviembre un proyecto de resolución sobre «La evolución de dimensiones de las unidades de carga», así como un informe sobre «La mejora de grandes líneas internacionales por *ferroutage*». En el proyecto de resolución, se

proponen dimensiones compatibles con las directivas de la Comunidad Económica Europea recogiendo sin embargo las excepciones en el ancho de los frigoríficos y en la mayor altura para contenedores y cajas móviles transportados en medios que permitan inscribirse en gálibos existentes; en el informe segundo se recogen una serie de temas que tratan de mejorar los puntos débiles del transporte combinado y del *ferroustage*.